

再評価調査

事業名	南海本線（泉大津市）連続立体交差事業		
所在地	泉大津市条南町～式内町		
再評価理由	事業採択後10年を経過した時点で継続中		
事業概要	目的	本路線は、大阪市と和歌山市・関西国際空港を結ぶ幹線道路であり、とりわけ、本事業区間のラッシュ時における踏切遮断は長時間にわたり、踏切部で発生する交通渋滞が著しい。 そこで、踏切を除却し、沿線の交通渋滞を緩和するとともに、鉄道による市街地分断を解消するものである。	
	内容	事業区間 : 2.4 km 高架化される駅 : 松ノ浜駅、泉大津駅 踏切除却数 : 8箇所	
	事業費	全体事業費 : 約480億円（都市側：約397億円 鉄道側：約83億円） （内訳） 国：29.5%、府：35.5%、市：17.7%、鉄道：17.3% 用地費：約186億円 工事費：約294億円	
	維持管理費	なし	
	上位計画	大阪府都市基盤整備中期計画（案） 関西国際空港関連地域整備大綱・関西国際空港関連地域整備計画	
	関連事業	泉大津駅東地区市街地再開発事業（H6完了） 松之浜駅東地区市街地再開発事業（H11完了） 都市計画道路松之浜駅前通り線	
	経過	計画時の想定	現時点での状況
事業の進捗状況	事業採択平成6年度 事業着手平成6年度 完成予定平成19年度	事業採択平成6年度 事業着手平成6年度 完成予定平成19年度	
	用地 % 工事 %	（平成14年度末現在） 用地 96% 工事 25%	
	途中段階の整備効果 発現状況		
	事業進捗に関する課題		

事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に関する諸状況	計画時の想定	現時点での状況	分析
		（鉄道の運行状況） 列車本数 約370本/日 遮断時間 約6.62時間/日  （踏切交通量の状況） [H2調査] 北助松6号：3,440台/日 松之浜2号：11,617台/日 松之浜3号：2,843台/日 泉大津1号：2,153台/日 泉大津2号：9,344台/日 泉大津4号：3,079台/日	（鉄道の運行状況） 列車本数 約445本/日 遮断時間 約8.46時間/日  （踏切交通量の状況） [H11調査] 北助松6号：3,242台/日 松之浜2号：17,694台/日 松之浜3号：4,175台/日 泉大津1号：3,074台/日 泉大津2号：11,995台/日 泉大津4号：3,400台/日	平成2年度の調査に比べて踏切交通量が1.34倍になっており、今後も交通量が増加し、踏切による交通渋滞が予想される。
地元等の協力体制		・地元市である泉大津市に地元調整、関連側道の用地買収及び整備を委託する予定。	・地域住民の、事業早期完成に対する要望が強い。	・平成19年度の完成に向け、引き続き地域住民の協力を得て事業の進捗に努める。

		計画時の想定		現時点での状況（変更点）	分析
			備考		
事業効果の定量的分析	費用便益分析	計画時点では費用便益分析の手法が確立されておらず、算出できず。	<ul style="list-style-type: none"> <li>具体的な便益内容               <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間短縮便益</li> <li>走行経費減少便益</li> <li>踏切事故解消便益</li> </ul> </li> <li>受益者 道路利用者</li> <li>費用便益算定の根拠 H12 連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル（案）により算出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><math>B / C = 2.42</math></li> <li>便益総額 B = 948.6 億円</li> <li>総費用 C = 391.4 億円</li> </ul>	
	その他の指標（代替指標）				
事業効果の定性的分析	安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切除却により踏切事故が解消される。</li> <li>踏切除却及び渋滞緩和により緊急車両の通行が容易になる。</li> <li>駅及びその周辺施設の整備にあわせ、バリアフリー化が促進踏切事故の防止</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民</li> <li>道路利用者</li> <li>道路管理者</li> <li>鉄道利用者</li> </ul>	変更点特になし	
	活力	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道で分断されていた地域が鉄道高架により一体化することで、発展・活性化が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民</li> </ul>	変更点特になし	
	快適性	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切の撤去により渋滞が緩和されバス等の定時性が確保される。</li> <li>渋滞の解消に伴い、大気汚染、騒音、地球温暖化等の改善が図られる。</li> <li>踏切除却、高架化により騒音の改善が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民</li> <li>公共交通利用者</li> <li>道路利用者</li> </ul>	変更点特になし	
	その他				
自然環境等への影響と対策		<ul style="list-style-type: none"> <li>既成市街地における既存の鉄道の立体交差事業であり、新たに自然環境に与える影響はほとんどない。</li> <li>渋滞緩和による大気質への負荷物質の排出量の抑制に寄与。</li> </ul>		変更点特になし	
その他特記すべき事項					